

Nr 259.

Av herr **Österström m. fl.**, i anledning av viss körhastighetsbestämmelse i Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning.

Kungl. Maj:ts proposition nr 121 till innevarande års riksdag med förslag till motorfordonsförordning m. m. innehåller bland annat uti § 18 den bestämmelsen, att körhastigheten för automobil aldrig må överskrida 65 kilometer i timmen.

Såsom skäl för att Kungl. Maj:t frångått de sakkunnigas förslag ifråga om hastigheten anför departementschefen bland annat: »Att införande av fri hastighet förutsätter hög grad av trafikultur och trafikvana ej blott hos automobilföraren utan jämväl hos övriga trafikanter, torde ej vara föremål för något tvivel. Även om man måste medgiva, att förhållandena härutinnan under de senaste åren undergått avsevärd förändring till det bättre, lärer det dock alltjämt vara så, att åtskilliga av våra förare icke ådagalägga nödig försiktighet och hänsynsfullhet.»

Denna motivering kunna vi icke finna bärande. Förare, som sakna hänsynsfullhet och ansvarskänsla, komma alltid att finnas, och ett bibehållande av bestämmelsen om maximifart kan icke åstadkomma någon ändring i detta förhållande. Tvärtom komma dylika förare alltjämt att anse sig ha uppfyllt all rättfärdighet, så snart de hållit sig inom den av lagen medgivna hastigheten, trots att en betydligt lägre hastighet vid många tillfällen och ur säkerhetssynpunkt är av behovet påkallad. Departementschefen synes emellertid sätta likhetstecken mellan begreppen »fri hastighet» och »slopande av maximihastigheten». De sakkunniga hava icke föreslagit införande av *fri hastighet*, utan de vilja få bort den otidsenliga bestämmelsen om maximihastighet för personautomobil å landsväg. Men härvid är att märka, att de sakkunniga dels föreslagit, »att hastigheten *städse* skall anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn och trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder», en bestämmelse, som bör vara rättesnöret vid all körning, dels att de som en ytterligare försiktighetsmarginal förordat bibehållande av föreskriften, att »automobil må ingenstädes framföras med större hastighet, än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan kortare sträcka tillryggalagts än $\frac{1}{3}$ av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan».

Departementschefen anser, att »införande av fri hastighet» *förutsätter* trafikultur, under det att de sakkunniga — med instämmande av en

överväldigande majoritet bland länsstyrelser, ämbetsverk, institutioner och föreningar — understrukit, att ett slopande av maximigränserna kommer att *främja* trafikulturen. Erfarenheten från de länder, som tagit bort maximigränserna (Belgien, Frankrike, Italien, Holland, Spanien, Tyskland, Ungern med flera), visar, att trafiksäkerheten vunnit på denna anordning. Hade motsatsen varit förhållandet, kan man vara övertygad om att vederbörande återgått till det gamla systemet.

Då departementschefen säger: »Den fria hastigheten skulle å våra i regel ännu smala och krokiga vägar innebära en avsevärd fara för trafiksäkerheten», medan han samtidigt föreslår en höjning av maximihastigheten från 45 till 65 kilometer, gör han sig enligt vårt förmenande skyldig till felbedömning rent logiskt sett. Faktum är nämligen, att många av våra vägar ej medgiva 65 kilometers hastighet, och därför bör man ej välja varken denna eller någon annan godtyckligt vald siffra utan låta sunda förnuftet avgöra, vilken hastighet som lämpar sig på en god, rak och bred väg, och vilken hastighet, som passar för en väg, vilken saknar dessa egenskaper.

Ej heller torde departementschefens förklaring, att »den fria hastigheten» skulle medföra en stegring av kostnaden för vägunderhållet, kunna tillmätas någon betydelse. Fackmännen göra gällande, att hastigheten hos den med lågtrycksringar i allmänhet försedda personautomobilerna numera icke spelar någon roll ur vägslitningssynpunkt.

Men — och detta torde man med säkerhet kunna förutskicka — det kommer icke att köras fortare på våra vägar, om maximigränserna borttagas. I praktiken ser det nämligen för närvarande ut på det sättet, att så gott som varje automobilist, med åsidosättande av den i förordningen stipulerade hastigheten, framför sin automobil så fort denna automobil, vägens beskaffenhet och förhållandena i övrigt det medgiva. Härvidlag kommer ingen ändring att ske, vilka maximigränser som än fastställas. Däremot torde man kunna räkna med försiktigare körning, om man slopar denna gräns och överflyttar hela ansvaret ifråga om automobilens framförande i varje särskilt fall på föraren.

Departementschefen anför slutligen, att övervakandet av trafiken kommer att bli förenat med ökade svårigheter i och med införande av »fri hastighet», en omständighet, som han för sin del icke kunnat lämna helt åsido vid frågans bedömande. En dylik bedömningsgrund kunna vi ej finna vara riktig. Det kan väl aldrig vara meningen att bibehålla en såsom olämplig allmänt ansedd princip, och detta därför, att ordningsmakten, om man rubbar på denna princip, har svårare att konstatera överdådig framfart. Detta betyder med andra ord, att överskridandet av en viss godtyckligt fastställd hastighetsgräns ovillkorligen skall fälla föraren, även om han icke gjort sig skyldig till hänsynslös körning. Det är just emot denna felaktiga princip, som det allmänna rättsmedvetandet sedan länge reagerat. Och denna felaktiga princip tages av departe-

mentschefen som förevändning för bibehållande av en impopulär bestämmelse. De av polismyndigheterna beivrade »brotten» mot s. k. fortkörning ha som regel ingenting att skaffa med hänsynslös körning. Polisen bör i stället koncentrera sitt övervakande av trafiken på att söka få bort sådan överdådig framfart, som yttrar sig i framförande av motorfordon på fel sida i kurva, underlåtenhet att sakta in vid möte eller vägkorsningar och liknande. Men man måste skarpt reagera mot departementschefens i motiveringen givna råd rörande införande av en trafikkontroll, som kan betraktas som rent spionage, en form av kontroll, som är ovärdig svenska folket. Polisen skall vägleda och hjälpa allmänheten men icke genom ovärdiga åtgärder skapa en mot ordningsmakten riktad ovilja, som i sin tur medför förakt för lagarnas efterlevnad.

På grund av vad ovan framhållits, få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att första stycket av mom. 2, § 18 uti den av Kungl. Maj:t i proposition nr 121 föreslagna motorfordonsförordningen måtte uteslutas.

Stockholm den 7 mars 1930.

Ivar Österström.

Harald Åkerberg.

Ernst Åström.

Ruben Wagnsson.

Gustaf Tamm.

Charles Lindley.
